

(議事録)

満木部会長

ただいまから第2回埼玉県自動車小売業最低賃金専門部会を開催します。

9月7日の合同専門部会の労働基準部長挨拶でも御説明したとおり、12月1日改正・発効のためには、本日の専門部会において部会報告を取りまとめていただく必要がありますので、よろしく願いいたします。では、本日の出席委員の状況について、事務局から確認をお願いいたします。

賃金室長補佐

出席状況を報告します。公益代表委員3名、労働者代表委員3名、使用者代表委員3名、合計9名です。以上です。

満木部会長

本専門部会の出席状況は、ただいまの報告のとおり、最低賃金審議会令第6条第6項に定める委員の3分の2以上が出席されていることから、本専門部会は有効に成立しておりますことを確認いたしました。

なお、本専門部会は、会議は非公開、議事録を公開といたします。

また、本専門部会の議事録の確認者をあらかじめ御指名させていただきます。公益代表は私、満木が、労働者側は柿沼委員、使用者側は須藤委員にお願いしたいと思います。

次に、配付資料の確認と説明を事務局からお願いいたします。

賃金室長

説明します。次第を開いていただきますと、資料目次となっております。本日御用意している資料は資料目次にあるNo.1からNo.4です。No.1が賃金の最低額の定めに関する労使間の協定、申合せ等の内容となっております。No.2が、最低賃金に関する基礎調査結果の中で、自動車小売業についての引上げ額・引上げ率・影響率等の早見表となっております。

めぐりまして、No.3が埼玉県の最低賃金、本日審議いただく自動車小売業も含めた特定最低賃金の入った一覧表となっております。

No.4は、一番下の(注)2のとおり、令和4年度第3回埼玉県最低賃金専門部会配付資料No.1の消費者物価指数の対前年上昇率の推移の7月分を更新したものとなっております。この数字について委員の方から御質問がありました。(注)1を御覧いただきたいのですが、指数は、「持家の帰属家賃を除く総合」という数字を取っております。これについては合同専門部会でお配りした資料No.20、これは埼玉県の消費者物価指数の数字ですが、8ページに載っている数字を取っております。

資料の説明については以上でございます。不足・欠落等がございましたら、お申しつけください。以上になります。

満木部会長

ただいまの事務局説明について、御質問等はございますか。
よろしいでしょうか。

では、議題1、埼玉県自動車小売業最低賃金の改正決定についてに入ります。本日は部会長報告をまとめることを予定しておりますので、円滑な審議に格段の御協力をお願いいたします。

まず本日の協議形式ですが、昨年度は全体協議からスタートして、行けるところまで行ってから個別協議に移行しましたが、今年度もこの進め方でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

満木部会長

それでは、全体協議から始めます。
まず、労側委員からお願いいたします。

柿沼委員

再度、指標等々を確認してまいりました。そこでいきますと、まず特定最賃の専門部会について昨年と大きく違うところが、今年3月の本審の全員協議会になりますけども、その中で公労使の申合せを取りまとめることができ、その中で金額についてはこれまでの賃上げの状況、また鉱工業指数などの経済指標、ここに加えて、地賃の引上げ額を目安に加えるという申合せで了解を得たというのが大きな違いであると捉えております。

そうしたところを踏まえて、今の自動車業界を取り巻く状況を捉えてみると、自動車の販売台数については確かに前年よりも、新車の登録でいけば85%もしくは86%程度、中古については96%程度ということで、前年を下回っている状況です。ただそのような中でも、各販売店でいきますとバックオーダー、受注のほうは相当数入っていて、車が生産できない状況から、売れるのに売れないという環境だと捉えております。

そして、各社の収益状況でいくと、新車等々、中古も含めて販売が下回っている中でも黒字を確保している企業が多いということでは、整備、メンテナンスといった販売以外の事業で、その収益の確保をしている状況だと捉えております。

さらには、我々、労働者側が毎年春闘の中で交渉している状況でいくと、自動車総連が取りまとめた販売部門の賃上げ率については、全体で2.17%、事業規模別で見ますと、最も小さな規模となる299人以下が2.21%ということで、規模が小さくなるほど賃上げが実現できているという状況かと思われまます。ここは各販売店、特に規模の小さなところほど、従業員のモチベーションであるとか、人材確保の観点から、より高い賃上げ率が実現しているものと捉えております。

そして先日、合同専門部会でお配りいただいた影響率を見ると、自

自動車小売については、地賃の額になります 30 円以上を見ても、6.数%で1桁の影響率となっております。他の業種でいけば2桁、多いところでいくと20%を超える影響率ということから、自動車小売についてはこの影響率が低い。ここは各規模の小さなところも含めて、人材の確保という観点も含め、賃金としては比較的高い水準で設定されていると捉えています。そこでいきますと30円を超える賃上げ、引上げをしても、全く影響がないとは言いませんけれども、支払い能力、企業の事業に対する影響は少ないものと考えております。

さらにもう一つ、今年のポイントとしては消費者物価であります。春闘の交渉の中でいくと、消費者物価が上昇していることは賃金の目減りになるということで、賃上げの根拠として交渉されております。今年については、年が明けて4月頃から急激に物価上昇しておりますので、先ほどお伝えした賃上げ率の中には物価上昇がほぼ加味されていないところから、この消費者物価についても、特定最賃の中で一定程度加味する必要があると考えております。

そうしたことから、この特定最賃は過年度、過去1年間で議論しておりますので、昨年8月から今年の7月までそれぞれの埼玉の変化率を平均すると、1.37%という数字が出てきます。ここに先ほどお伝えした全体にしても、299人以下にしても、賃上げ率と消費者物価の平均を合算すると、3.54%、3.58%という数字になりまして、これを現在の自動車工業の特定最賃に換算すると34.94円、35.33円という数字が出てきます。

そうしたことから、我々としては35円の引上げが必要だと考えておりますので、使用者側委員の皆さんにも御理解をいただいて、この引上げを実現していきたいと考えております。

満木部会長

安澤委員、何か補足意見はございますか。

安澤委員

私からは、先ほど柿沼委員からもありましたけれども、職場における人材不足です。特定最賃の必要性に関する意見書にも記載させていただいたんですけども、自動車業界は今、自動化でしたり電動化、コネクテッドなどの最新技術によって大変革期の真ただ中にあると捉えております。現在については最新技術の新型車が続々と投入されて、数十年前には想像できなかったような近未来の車が登場しておりまして、各社、各メーカーでこれからの車を宣伝して顧客対応を行っております。

しかしながら、先ほど申した自動車業界については、ここ数年で慢性的な人材不足に陥っている現状であります。営業マンもさることながら、その車を整備するメカニックが危機的な状況にあります。自動車のそういった観点でいきますと、採用の面になりますけれども、自

自動車整備士学校や専門学校の学生が少ないという現状もあります。学校説明会、高校生向けに企業の採用担当がお伺いして模擬授業などを開催して、自動車の魅力向上に取り組んでいる状況にあります。また、最近では県内だけでなく、全国各地の整備士学校とか専門学校にも訪問して、採用活動の範囲を広げております。

あと、ここ数年で外国籍の登用もしておる状況であります。専門学生、専門学校に日本人の学生が少ないというのもあるのですが、そういう方々については、外国籍については、一度日本で就職してもその技術を自身の国に持って帰ってとということで、いなくなってしまうおそれもあるという状況もございます。

さきに申し上げた最新技術を搭載した近未来の車の良さをお客様に提案して、またメンテナンスしていくのは、我々、自動車小売業の使命であると考えております。この先5年後、10年後、20年後と将来を考えたときに、必要な人材がいなければ、自動車業界、特に我々、自動車小売の存続も危ぶまれると考えております。まさに現在の状況は正念場であり、今、踏ん張らなければならない時期であると捉えております。人材不足については、賃金だけでなく様々な要因があることは承知しているものの、入り口の段階であります最低賃金を向上していかなくは、少なからず魅力向上にはつながらないと考えております。

各社において各種サービスや車の最新化によってブランド力は向上しており、昨今の情勢から自動車の価値が上昇していることから、それに見合った賃金の底上げが必要であると考えております。これまで申し上げた自動車小売の現状や現在の社会情勢からも、我々、自動車小売の社会的優位性を維持・向上させていくためには、地賃以上の上げ幅の水準が必要だと考えておりますので、ぜひよろしくお願ひします。私からは以上になります。

満木部会長

松田委員、いかがでしょうか。

松田委員

松田です。私からも一言述べさせていただきます。

冒頭に柿沼委員と、今、安澤委員がおっしゃっていただいたとおりにかと思っておりますけれども、毎年このお話になるかなというところではありますが、人材不足が本当にもう喫緊の課題かと。トヨタ系でいきますと、全国で6,000店舗とかありますけれども、もう半数以上でエンジニアが足りない状況。また、今お話しさせていただいた5年後、10年後にはもう運営が危ぶまれるといったところで考えますと、我々が卒業した年代でいきますと、高卒、専門学校でしっかりと資格を取って、世に出て技術を学ぶという時代でしたけれども、今は高校生から専門大学に変わって、6年間ぐらい通っていく金額を考えます

と、それだけ投資して社会に出てきて、いざ入ってみたところ、その環境に割が合わないとか、魅力がなくなっているのかと考えております。

現に今、退職率が上がってきておりまして、離職者に聞いていきますと、エンジニアもただ単に機械を触って修理するというのではなくて、スパナ一本で人の命が左右されるほどかなり重要な職種なんです。病院の医者給料と比べると、何でカードクターはこんなに安いのかと。苛酷な環境は変わらないと現場でやっている方々が口にしてる中で、国で認められている資格を取って出てきていることを考えると、魅力向上をしていかないといけないですし、産業を確保するためにしっかりとやっていかなければいけない。

その入り口の賃金というところはもう絶対かと思っておりますし、今、高校生、専門学校生たちに「どういうふうになったほうがいいのか」と聞くと、口をそろえて同じような意見が出てくる。しっかりと人の命を預かった、きちんとしたことをやっていきたいというところでは、まだまだ改善の余地はあるのではないかと思っております。我々だけでどうこうできることではないというところでもありますけれども、まず我々にできるところはしっかりとやっていきたいと捉えております。

また、今は車が売れるんです。けれども、どんなに売っても車が来ない状況が続いておりまして、県内だけで数字を見ますと、受注残というバックオーダーを調べると、今は約4万、今日時点でいきますともう少し増えているかと思いますが、県内でも4万3,600台ぐらいバックオーダーがかかっております。それ以上にまだまだ拾えていない数字もありますので、多々あるかと思いますが、これが通常来ていけば、各販社の年間計画がもう優に超えているぐらいの数字は今持っている状態です。ただ、各メーカーも苦渋の選択として、今はオーダーがもう受け付けられない。

今は全てにおいて非常に高負荷な状態が続いています。そういったところを少しでもバックアップできるよう、まずは魅力を上げていくためには、下限である水準というところを全体的に上げていきたいと私も思っておりますので、今日は真摯に議論させていただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

満木部会長

では続きまして、使用者側の御意見を伺いたいと思います。須藤委員、お願いします。

須藤委員

おはようございます。

産業別最低賃金の目的を改めて確認してみました。産業別最低賃金の基本的な考え方は、昭和61年の中央最低賃金審議会答申にも、「関

係労使が労働条件の向上、または事業の公正競争確保の観点から、地域別最低賃金より金額水準の高い最低賃金が必要と認めるものに限定して設定すべきものであること」が明記されております。

また、平成 20 年労働基準局長通達に、特定最低賃金の趣旨は、企業内における賃金水準を設定する際の労使の取組を補完し、公正な賃金決定にも資する面があったことを評価し、安全網とは別の役割を果たすものとして、特賃の決定を行うことができるとしてあります。

埼玉県自動車小売業最低賃金は、その中で公正競争ケースであり、主に労働条件の向上を目的とする埼玉県のほかの 5 つの特賃の労働協約ケースとは異なり、事業の公正競争の確保を主たる目的に設定されております。平成 4 年中央審議会においても、法における公正競争の確保とは、賃金の不当な切下げの防止によって達成されるものであり、地賃が設定されている現在、賃金の不当な切下げの防止は一定の水準で既に措置され、一定の公正競争は確保されており、本県の自動車小売業における議論は、より高いレベルの公正競争を確保することが目的であります。

そして、当審議会の審議におきましては、賃金格差の存在の疎明のための資料の分析を含め、平成 10 年の中央最低賃金審議会全員協議会報告の別紙 1 及び別紙 2 を参考に、特賃の目的・趣旨を見据えて、資料に基づき、十分な審議を行うことが重要であると考えております。

埼玉県の特賃の改定額の目安は 8 月 3 日、資料 4 「本県ガイドライン」により、社会情勢を踏まえて、1、企業内最低賃金に関する協約金額の増額等労働者の賃上げの状況、2、地賃の引上げ額、3、鉱工業生産指数等による理論値などを目安として検討すると定められており、本案件に関し、順次考察を行ったところであります。

初めに、社会情勢についてであります。まずは、自動車販売業界の現状及び中長期的視点から見た今後についてでございます。人口減少、若年層の車離れ、都市部を中心としたカーシェアリングの普及、技術向上等による買換えサイクルの長期化など、様々な要因で新車の売行きが難しくなる傾向にあります。対策の一つとして中古車販売、さらにほかの収入源として、車検手続や整備・補修等によるアフターサービス、自動車保険、携帯電話販売、クレジットカードといったサービス部門に力を入れております。

さらに今後の懸念材料として、特に次の 3 点が挙げられます。1 点目、インターネットでの契約・購入という販売手段の拡大、2、EV 化の普及でエンジン車と比較し部品点数が 3 割減になり、整備頻度の低下、電気系統の取扱いなど新たな整備ノウハウの取得、3 点目、自動運転技術の普及で事故件数が相当数減少し、補修整備台数の減少。その中でも販売店業務に関しましては、近い将来、アメリカのテスラや韓国の現代に代表されるオンライン販売が本格的に日本で展開する

と、多大な影響を与えるものと推測しております。

次に、埼玉の現状についてでございます。この後引き続き坂田委員、野口委員から、埼玉県自動車販売業界の現状についてお話しさせていただきますが、私からは8月3日、資料No.3-6「埼玉県自動車販売店協会の意見聴取書」の概要を改めて報告させていただきます。

1、過去1年間の景気状況。新型コロナ、半導体不足、上海のロックダウン、ロシアのウクライナ侵攻等により、新車販売台数は減少という意見。収益に関しましては、前年割れとなった企業、一昨年とほぼ同水準の企業、中古車販売及びサービス収益の好調を受け、過去最高の利益を上げた企業等、様々であります。

今後の景気状況についての意見でございます。新型車販売に期待して、コロナ禍と比較して集客は少しずつ回復している。ウクライナ情勢など不透明な動向が気になるが、電気自動車などの攻勢をかけ、徐々に上向きになってくると思われる。一方、新型コロナや部品不足の影響により生産・販売への影響が続き、景気の先行きは決して楽観できず、今後もしばらくは不安定な状態が継続する。コロナ感染の増加、ウクライナ侵攻の長期化、物価高に歯止めがかからない状況の中、悪化することはあってもよくなることはない、といった意見がありました。

業界における埼玉県の特徴であります。人口転入超過県で、東京ほど公共交通機関は発達していないため、車の需要は維持されています。市場規模は全国2位、業界で働く人も多く、販売・整備環境は良好であります。ただ、需要が多い反面、他社との競争も厳しい市場であります。道路開発の拡充、大規模物流拠点の多数の新設に伴う保有台数の増加が見込まれます。軽自動車の需要が比較的多い地域であるという意見もありました。

収益構造であります。売上高の構成比は、販売が70.8%、サービスが21.9%、その他が7.3%、粗利の構成比は、販売が43.7%、サービスが44.5%、その他が11.8%。

続きまして、最低賃金に関する意見等でございます。自動車業界は賃金が高く設定されており、人件費の負担が高いという意見。昨年度の引上げによる大きな混乱はなかったという意見。ある程度の引上げが必要、急激な引上げはせず、緩やかにしてほしいという意見。最低賃金の改善により、労働条件の改善や従業員の生活の安定、労働力の資質向上につながることに期待しているという意見。営業所が複数都県にあり、対応に苦慮しているという意見等がありました。

次に、埼玉県の令和4年1月からの新車及び中古車の販売状況について。埼玉県自動車販売店協会集計による令和4年1月から7月までの販売台数の対前年増減率は、新車においては12.9%のマイナス、中古車においては5.0%のマイナスとなっております。これは長引く世

界的な半導体不足のほか、新型コロナの影響による部品不足や物流の混乱を受けて、一部メーカーの工場稼働停止も見られるなど、車購入の需要はあるものの、販売台数、売上げへの影響はしばらく厳しい状況が続くものと考えられます。

続いて、ガイドラインの①労働者の賃上げ状況、②地賃の引上げ額、③鉱工業生産指数等の理論値についてでございます。

まず初めに、労働者の賃上げ状況等でございます。我々としては、この数字が一番重要な数字と考えております。

1点目、8月3日、資料3-6「埼玉自動車販売店協会の意見聴取書」から、平均賃上げ額2.23%。

2、9月7日、資料番号15「厚生労働省発表 令和4年民間主要企業春季賃上げ状況」から、産業分類卸・小売賃上げ率、プラス2.09%。

3、9月7日、労働者代表委員さんから御教示いただきました、2022年自動車総連の販売部門における平均賃上げ引上げ率、プラス2.17%。

4つ目、9月7日、資料番号7「申出協定書の最低額の比較」から、申出事業所の令和4年の平均賃上げ率が確認できないため、必要性を判断した申出協定書最低額対前年増減率、プラス2.30%。

5番目、9月7日、資料番号14「令和4年度最低賃金に関する基礎調査結果」から、調査対象事業者の令和4年の平均賃上げ率が確認できないため、分布も考慮の上、中位数対前年増減率、プラス2.06%。

②として地賃の引上げ額でございますが、プラス31円、率にして3.24%。

3番目、最後にその他関係指標でございますが、先ほど埼玉の現状で説明いたしました9月7日、資料番号22「県内新車登録台数」、資料番号23「県内における中古車登録台数」、最新データによる令和4年1月から7月までの累計台数対前年増減率は、それぞれ新車が12.9%のマイナス、中古車が5.0%のマイナスでございました。

以上、当該特賃の目的を踏まえ、ガイドラインに基づき、配付されている各資料を検討した結果、特に自動車小売業の実態が強く反映された賃上げ状況を重視し、令和4年度の自動車小売業最低賃金の使用者側の引上げ額は、前年度プラス2.13%、増加額プラス21円、新最低賃金額1,009円が最適であると判断したところであります。

最後に、今後の産業別最低賃金の審議に関して、私個人の意見として次の3点を要望させていただきます。

1点目、平成14年中央最低賃金審議会産業別最低賃金制度全員協議会報告の中で、「今後、法改正を伴う事項も含めた産業別最低賃金制度の在り方については、時期を見て新たに検討の場を設け、中長期視点からさらなる議論を深めることが適当である」との報告がなされているが、その後、検討した経緯が見られない。中央において、速やかに産業別最低賃金制度の在り方についての議論の再開を望むものであ

ります。

2点目、埼玉県における特定最低賃金専門部会の審議日程に関することでございます。現在、本県は合同専門部会を含めて2日間であり、ちなみに自動車小売業関係の特賃がある他府県を確認してみますと、おおむね3日間の審議を行っている状況でございます。重要なことは納得できる議論を十分尽くすことであり、決して必要もないのに審議を長引かせることを望んでいるものではありません。そこで、例えば当初の日程調整段階から複数の予備日の確保を想定するなど、審議内容に応じて柔軟に対応できる審議日程について、協議・検討していただきたいと思っております。

3点目、資料についての要望であります。地賃の議論に際し、「賃金改定状況調査結果第4表」が、法定3要素を反映した最も重要な資料の一つであると理解しております。当部会の金額審査において、埼玉県内の自動車小売業界の令和4年の賃金改定状況の数値を把握し、議論することは、同様に最重点項目であると考えておりますけれども、残念ながら現在、確認できる端的なデータがございません。例年、6月に「最低賃金に関する基礎調査」が行われております。例えば同時期に合わせて賃金改定状況調査を実施するなど、実態を的確に反映した重要な数値を把握できるよう、最大限努めていただきたいと思っております。併せて、より一層の調査結果精度の向上のためにも、調査対象母数の増加及び有効回答率の向上策についても、調整の上、取り組んでいただきたいと思っております。

以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

満木部会長

では、坂田委員、お願いいたします。

坂田委員

坂田です。よろしくお願いいたします。

今、須藤委員からお話し申し上げましたように、私は埼玉県自動車整備振興会の代表として、委員として出席させていただいております。その現状と課題について、お話しさせていただきたいと思っております。

まず、我々としても人材不足については、もう非常に困っている状況にあり、この課題の克服については、例えば国交省から整備課長さんと私ども連合会の会長が、高校に行ったり、中学に行ったり、整備士になるように、いろいろな活動をしながら整備士の確保について検討させていただいて、実行させていただいております。

そういう中で、先ほど新車の販売について、1月から8月まではここに列記されておりますけれども、現実的には、新車の販売については3年連続で、令和元年がマイナス1.3%、令和2年がマイナス9.5%、令和3年がマイナス3.5%、そして1月から8月までの統計は先ほどのとおりであります。

我々、一番大事なことというのは、受注残については、確におっしゃったように相当な受注残があることは間違いありません。ただ、現実的に車というのは、新車が納まって、登録して代金を頂いて、そこから全てが始まるということでありまして、受注残があることは間違いありませんけれども、これがずっと続いていることと、また先ほど須藤委員もおっしゃっておいりましたように、いろいろな地政学的な影響、ウクライナの問題、中国とアメリカの貿易の問題、コロナの問題、非常に不透明なことが続いている、半導体不足や部品不足については長期化するだろうということが新聞紙上でも盛んに言われており、すぐの改善は望めないんじゃないかと私も懸念しているところです。

それともう一つは、埼玉県の正式な、我々のところに加入している工場数ですが、4,005 工場あったのが現在1年たって 3,968 工場ということで、減少に転じております。埼玉県は、愛知県、東京に続いて全国で3番目の保有台数を誇る県でありますけれども、その県でも減少傾向になっているということが現実です。その中で、これは構造的な問題だということをいつも私はお話ししていますけれども、ディーラー工場が 781 工場、これは整備工場の比率、構成率からすると 17.5%で、20%以下のディーラーさんというか、早く言えば埼玉県の自動車販売店協会の加入者ということになります。

申し上げましたように、日本の自動車の販売構造というのは、特別な権利を持って新車を販売するメーカー別の系列販売でありますので、そのことしかできないということで、あとの工場は、そうした工場との協力関係において車を頂いたり、販売したり、あるいは売った車を整備したり、これが我々大多数の、厳密に言うと 82%ぐらいの工場がそういう状況に置かれていることも私は考慮していただきたいと思っております。

そういう中で来年、23年1月から国交省が車のデジタル化、車検証がなくなるという話も去年させていただきました。21年1月からそれが実施され、また 2024年10月から、特定整備の資格を持たないところについては全ての整備ができないと。これは違法車検になったりしますので、できないということで、その加入率が非常に低くて、ディーラーにおいては 50%ぐらい特定整備を取得しているのですが、専門の整備工場においては 22%ぐらいで、恐らく最終的には3分の1ぐらいがこの特定整備が取得できないだろうと言われております。

これは新しい安全サポート技術、自動運転に向けての、早く言えば技術の向上と車の先進技術が発達している中で、そうしたものを検査するには設備、人も2級整備士ではなくて、今度、法律上は1級整備士の取得が必要だということで、現在においては2級整備士に特定整備の研修をして、暫定的に特定整備の資格を与えて、その法律に適合させるという暫定的なものでありまして、恐らく 4,000 工場あるうち

の3分の1は取得ができないだろうと。取得ができなければ、去年の2021年10月から発売した車については、一切手が出せないことになってしまいます。そうするとじり貧的に、我々、専門工場の仕事はなくなってしまうということだと思います。

そうした工場の中で、先ほど申し上げましたように、4,005工場のうち、2人しか整備士のいない工場の数が大体30%を占めておりまして、そういう人たちがデジタルの問題、あるいは特定整備の資格の問題、あるいは設備の問題、こうしたことについていけるかということになって、先ほど言ったように、恐らく3分の1は取れないだろうと。研修を受けていないことが数字的に分かっておりますから、そういったことも我々の業界の中で大きな課題であるということも、現実的にあります。

それと同時に、皆さんもよく御存じだと思いますけれども、今は新車を販売したときに車検までを含めた3年のメンテナンス、5年のメンテナンスをパックとして、新車のときに含めて売ってしまっ、先に代金をもらってしまうということです。そうすると、必然的にその販売したところしか整備ができないことになってしまっし、また中古車においてはマイナス5%でありますけれども、中古車の下取り、新車を売って下取りということがありますが、この新車販売についても、残価設定ローンとか残価リースとか、残価を設定して、それで3年後には通常55%だと、100万円のものであれば45万円の3年の廃棄とか消耗でローンが組めるということで、また5年だと何%ということであるので、全てディーラーに囲い込みをされているということで、専業工場は非常に苦慮しているのが現実であります。

その辺についてもしっかりと考慮していただいて、こうした最低賃金のお話を進めさせていただければ私はありがたいと思っていますので、よろしく願いいたします。以上です。

満木部会長

はい。では、野口委員、お願いします。

野口委員

私は埼玉県中古自動車販売商工組合で県下中古車専門店の団体の専務を仰せつかっています。併せまして、オークション会場で中古車売買も行っています。

まず新車の供給がほぼ止まっているという状況の中で、お客様は新車の供給ではなく、中古車に目を向けている状況があります。ただ、中古車は当然新車とは違いますので、一部地域間の中で流通がなされている状況です。ただ、新車の納めがあつての中古車の発生ですが、その新車が止まっており中古車の流通台数自体も減少しているため、それに伴って価格が高騰しています。

自動車小売業には、新車、中古車がございます。新車に関しまして

は、県内主たるディーラー様のほうが主立った部分がありますが、車の販売に関しましてはむしろ専門店、整備工場様のほうが裾野は広いので、メーカー系のディーラー様と、地元の専門店ではもともとの土俵が違います。地域密着でやっている専門店さんが圧倒的に多いけれども、メーカー出資の部分であれば、財力、人力等々がありますので、同じ販売に関しましてもかける力が違います。今この不景気な状況、長引く新車の滞納状況で、専門店は、中古車の仕入れに関しての高騰、供給の不足があり苦慮しています。

もっと根本を言ってしまいますと、自動車業界に魅力が薄い、今の若者は自動車関係に関して魅力を感じている方が少ないと。当組合も3年前から、先ほども話が出ました自動車の専門小売に関して、企業説明会という形で案内等を差し上げています。もともと県内の主たるディーラー様が企業説明会という形で案内等を差し上げている慣習がありますので、そこに後発の我々、組合が県下の会員販社のために企業説明会をしているのですが、なかなか就職まで至らないと。どうしてもディーラー様のほうに行かれてしまう。また、労働条件に関しては、サービス業ですから土日祭日は出勤が当たり前という部分があります。ですから、ここが根本的な論点になってしまうと思うんです。

賃金を上げるというのは生活を確保する上で当然重要だと思うんですけども、賃金を上げたから来るかということではないと思うんです。ここに関してはこの場で話がどう進むわけではありませんけれども、まずは労働環境に関して、今は働き方改革も国が推進していますから、企業側でも努力する必要があると思います。まず、これから次代を担う若者に車の業界に対して魅力を持ってもらうということがあって、その上に賃金の策定という部分がないと幾らこの場で、この場合は審議になっていますが、賃金だけで解決するものではないと思います。

ですから、そこを踏まえた上で、車の販売に関しましては、メーカー資本のディーラー様もありますけれども、地場の専門店、ただ専門店に関しましても、ある程度大規模でやっているところもあります。全国規模でマスコミ等でCMを打っている、一般の方が知っているところも多々ありますが、基本的には地場密着で、家族数人、もしくは従業員等を含めても十何人でやっているところが圧倒的に多い。あくまでもディーラー様が主ではなく専門店がそれ以上に含まれているという部分を含んだ上での御審議をお願いしたいと思っております。以上です。

満木部会長

ただいま労使双方から御意見を受けましたけれども、全体協議ということですので、お互いに質問、ご意見はありますか。

柿沼委員 よろしいですか。須藤委員にお聞きしたいのですが、今回 21 円という金額の提示ですが、その根拠として、各種賃上げの指標を見て、この賃上げが最も重要な指標だとおっしゃられました。今回、賃上げを重視した理由というのは。

須藤委員 もちろん新車の販売も中古車の販売も意味合い的には入るわけですが、いろいろありますが、昨年、この場で、それだけではないというご指摘もいただきました。改めまして、全部の資料を見返して、地賃の動きを全部見返して、新たな指標がないか、自動車小売がある他県の議事録を可能な限り全部見て、インターネット等でも調べた中で、確かに販売台数だけではないというのは事実でありました。そういう要素を踏まえた今の自動車販売業界を代表して、賃上げの額が交渉の上で決まっているというのが大きいと思います。

中央における地賃の目安のものにつきましても、先ほど言いましたけれども 4 表を中心ということで、そちらのほうがよりデータ的に客観的で、しかも要素を踏まえて以前のものも、別にそれが間違っていたとかそういうことではなくて、踏まえながら、そういう数字のほうがよりいいだろうという形で見直しを図ったところがございます。

柿沼委員 ありがとうございます。

満木部会長 いかがですか。須藤委員。

須藤委員 よろしいですか。柿沼委員、確認というか、事務局にも確認ですけども、35 円というご提示ですが、合計しますと 1,023 円になると思うのですが、申出書の中の最低が 1,021 円ですので 1,021 円が上限ではないでしょうか。

柿沼委員 御指摘いただいたとおりです。申し訳ありません。

須藤委員 もう 1 点よろしいでしょうか。

満木部会長 はい、須藤委員。

須藤委員 消費者物価の話ですが、まさしくおっしゃられるとおりで、私個人も、もうスーパーに行くのが嫌なぐらいなんです。それでまた 10 月が見えてきて、こんなに上がるのかという。毎日その話ばかりで、個人的には直接すごく実感している一人であります。

自動車小売の審議で消費者物価指数をどう扱うかという中で、一般的な生活費の関係というのは、御存じのとおり地賃で話してあります

ので、この中では先ほどの御説明にありましてとおり、当初の春に入っていないという話があって、それはもうそのとおりだと思います。これは片方が4月頃、その前の状況を踏まえて4月頃におおむね決まってくる。ここはその後、簡単に言うと半年ぐらいかけて、その変化があって決まるということですので、もともと設定する時期がずれております。

確かに、その後の状況を加味するというのがありますけれども、例えば今度、来年の春の春闘のときに、皆さんが最低賃金の議論ではない場に立たれて交渉する際に、今ここで値上がっている分が、多分、来年の交渉の予定に入ってくると思うんです。そうすると、それを踏まえて来年の春に引上げ額が決まった場合に、今こちらを上げて、来年のこの場において春に受けた賃上げを使ってしまいますと、その物価の部分が多分に計上されているのではないかとふと単純な疑問を持ったんですけれども、どなたか御説明いただければ助かると思うんです。二重に入ってしまうと、どちらが先かというのはあるんですけれども、二重カウントはよくないのかというのがあります。

もう1点、消費者物価指数のほかに、御存じのとおり企業物価指数がありまして、9月13日に発表されました。また昨日、全国の消費者物価指数の8月分が出たと思います。企業物価指数は、ちなみに数字の比較をさせてもらいますと、2020年の平均を100とした水準で115.1という数字です。生鮮食品を除くとかいろいろありますけれども、消費者物価指数は2020年を100とした場合に102.5となっています。前年同月比で比較しますと、多分、企業物価指数は9.0%、消費者物価指数は2.8%というような数字が報道等で発表されたと思います。

最初に言いましたように、個人的にはスーパーに行くのが怖いほどですが、企業の立場に立ちますと、自分自身がさらに苦勞しているという状況もありますので、消費者物価指数だけを見て、それを単にのせるというよりも、逆に企業物価指数のほうがずっと高いのが続いていますので、少し削ってもらいたいぐらいです。ぜひとも議論の中では、消費者物価指数だけではなくて企業物価指数との対比、それぞれに与える影響なども加味した議論をお願いできればと思います。

柿沼委員 よろしいですか。

満木部会長 柿沼委員。

柿沼委員 まず、須藤委員の御指摘がありました金額のところ、先ほどの私の発言について訂正させていただければと思います。先ほど賃上げ率、

また1年間の物価指数の平均を合算した時給に換算した35円、ここは本来求める金額であります。須藤委員からありましたように、申出を行いました協定書の下限額が時給にすると1,021円となりますので、それが引上げの上限ということになります。そうしたことから、労働者側として、引上げが必要な金額ということでは、33円と訂正させていただきます。

それと、須藤委員から発言がありました物価指数が春闘の中でも交渉に使われるというところ、もちろん我々もそこは重々承知しております。今の4月以降の物価指数、この後の物価指数が来年度の春闘の交渉の中に使われます。そういったところも踏まえて、単純に直近の物価上昇だけではなく、我々は過年度、去年から1年間の平均で見えておりますので、時期はそれぞれ春闘と今回でタイミングは違いますが、1年の平均である程度平均値になるのではないかと捉えております。もちろん春闘の交渉の中で物価上昇、賃金の目減りというところは交渉の判断材料となっておりますが、仮に3.2%の物価上昇といっても、それがそのまま賃上げにのるというものではなく、地賃のときも含めて、様々なところを加味して総合勘案で決めるということから、完全に今後の物価指数が来年の春闘によるものではないと思っておりますので、その辺は都度状況を見ながら、我々としても主張していきたいと思っております。

現在は直近の急激な上昇、またこの1年間の平均と捉えて、先ほど言いました1年間で1.37%という物価上昇の平均を重視しております。

須藤委員

説明ありがとうございました。多分これだけではなくて、その分を分けたら幾らになるかなんて出ない話なのですが、ただ、あくまでも半年離れていて、どの要素をどちらに入れて、その要素を丸々飲むかどうか、飲んでいないかどうかというのは確認の上で動かないと、来年の4月以降全く、例えば物価がそんなに上がらなくなってしまうと、それで春闘でこの1年間上げた数字をまたこの場においてのるような形になると、それは極端な数字になってしまいます。極端な話としてはあり得るのかという感じもします。そこは半年ずれているのがしようがない前提の下で、どの部分の要素をどちらにどう入れて、その半年遅れなのか、どっちが先なのかは分からないですけれども、それによってどう影響するかをちゃんと議論の場に入れて、数字を見ていったほうが良いと思います。以上、意見です。

柿沼委員

その点でいくと、もう一つ直近の状況でいくと、今後も物価が上昇するという予想が非常に強くなっていますが、その逆の状況もあると捉えておりますので、必ずしもどっちが先というものでもないとは思

います。その辺は御理解いただいていると思いますが。

満木部会長

いかがでしょうか。

では私から質問ですが須藤委員。先ほど使用者側では賃上げの状況ということで、2.1%で21円という御提案があったかと思うのですが、この2.1%は、資料からいろいろ読み解いた賃上げ状況のパーセンテージの平均値ということでしょうか。

須藤委員

中位数を取ってあります。

満木部会長

中位数ということですね。それと、申合せで賃上げの状況、経済指標、それから地賃の引上げ額という3要素を検討することになりましたが、賃上げの状況はこの数字で分かったのですが、経済指標や、地賃の引上げの状況はどのように加味されましたか。

須藤委員

我々としましては、あくまでもここは自動車販売の専門部会でありますので、今まで皆さんからいろいろな御意見をいただいたとおり、自動車販売の現在を認識して今後どうするかを目指していくという部分。それで特賃の目的は、私も最初に申し上げましたとおり、価格差を広げないようにするというのが主目的、そういう中において自動車の関連する指標で、それなりに数字を導き出す。その出てきた数字に対して、改めて地賃の数字とかを見て、そんなに遜色があるのかないのか、そういう少しバランス的な部分でこの地賃の引上げ状況を考えていきたいと考えております。

あくまでも地賃と特賃の自動車は違うものでありますので、それぞれ目的に応じて積算して、でも、それが全く同じ経済の中で動いているわけですので、全く違うものではないだろうということで、出てきた数字を見直してみた比較の対象としてこの21円を見ているという形でございます。

満木部会長

21円の中に、この部分は地賃のことを考慮したとか、経済指標のことを考慮したという部分は特にはないということですか。

須藤委員

はい。自動車の部分を見て、出てきた数字を見て、きちんと比較してそんなにおかしいものではないという中で出した数字です。21円という数字を低いと皆さん捉えているかと思いますがけれども、過去の推移等を見ても、去年はおととしのを足した数字もありますが、ここ10年を見ても、それを除くと21円は最高額でありまして、すごく異常な数字というふうには全く捉えておりません。十分、過去10年において一番高い数字的な捉え方をしております。

柿沼委員

よろしいですか。昨年までの議論の中でいけば、21円というのは非常に高い最初の金額提示だと思っております。ただ、昨年の特定最賃以降、3月の申合せまでの間でいくと、今後の特定最賃、自動車小売だけではなく、輸送や電子部品、光学、非鉄、今は埋没していますけれども各種商品小売も含めて、今後の埼玉の特定最賃がどうあるべきか、残していく必要があるのか、それともなくなってもいいのかも含めて、3月の全員協議会で決まり、確認をいただきました。そこでいくと、特定最賃は今ある5業種については、埼玉としては今後必要だというスタンス、認識であると思えますし、使用者側から出てきました意見書の中にも、たしか5社だったと思えますが、企業としては特定最賃が必要だという回答をいただいている会社もあると。使用者側も特定最賃の必要性を訴えていると捉えております。

そうした状況の中で、21円という金額でいくと、今後、自動車小売の特定最賃が残せるのかという観点に立ったときに、そのままでは埋没して、この自動車小売の特定最賃はなくなってしまうと思えます。これまでの議論は、確かに業績等々がベースでありましたけれども、地賃の引上げや中賃の考え方が今後どうなるのかにもよりますが、今、地賃の引上げがこれまで28円程度だったものが今年は31円ということで、またさらに額が上がっているということでは、何としてもこの自動車小売の特定最賃を残していくためにも、今年地賃の引上げ額、またそれ以上の引上げを行っていく必要があると思えます。坂田委員が関わるような3,985工場の事業所で整備士、また販売をする営業も含めてですけれども、自動車にしっかりと人材を確保できるようにするためにも、この特定最賃は残していく必要があると考えておりますので、現時点で須藤委員がおっしゃっていただいた21円は、今年この環境からすると、我々としては非常に低いと捉えております。

満木部会長

この自動車小売の特定最賃を残すという意味について、使用者側としてはどう捉えていらっしゃるのか、御意見を伺えればと思います。

須藤委員

ほかの部会の委員と意見調整をしていますが、最初の要望の1点目をお願いしましたように、今後、それをどうなくすのか、さらに発展させていくのか、もっと増やしていくのか。その辺もちゃんと議論を進めて、全体の方向性を見ていただきたいというのがまずベースにあります。ただ、そういつてもすぐにできないものでありまして、ましてや自動車産業は日本全体、また埼玉県の中でも重要なものだと思いますので、こういう制度の中において、無理にそれをなくしてしまうようなことをするつもりは全くありませんし、そういう考えもありません。

ただ、自動車産業の現在を受けてここ1年間の金額を決める審査においては、そういうこととはまた意見が違う、見方が違うと思います。もしそういう形で全体の金額が地賃のほうへ引っ張られるのであれば、産業別に置く必要が全くありません。どんな産業であっても、地賃が上がったから、地賃が上がったからとなってしまいますので、そうではなくて、自動車販売のものを議論して、そこでの指標を使って出すのが一番客観的で合理的かと思います。

柿沼委員 事務局にお聞きしますが、埼玉は既に非鉄と光学の専門部会が終わっていますが、それぞれ部会長報告としては幾らの引上げになったのか、お聞かせいただければと思います。

賃金室長 どちらとも32円プラスで、部会長報告をまとめております。

柿沼委員 ありがとうございます。

満木部会長 ほかにご意見はございませんか。

松田委員 いいですか。先ほど坂田委員も野口委員もおっしゃっていましたが、苛酷な現場で今の現状が非常に厳しいということは、もう皆さん、労使で共通の認識の下かとは思っています。そのような中で将来を考えて、今を生き抜いていくために奮闘している方々ですね。ディーラーだけではなくて、この産業を残すため、また先ほどからおっしゃっていただいているように、もう10年前と今では持っているスキルがはるかに違うんです。本当に10年前に取得した人たちは通用しないぐらいに、高レベルなスキルを必要とされている時代の中で、今、一生懸命やっていたらいてる方々の雇用を守っていく。さらには、この産別の将来性を考えたときに、先ほど今の自動車業界の販売の実態で議論したいとおっしゃっていましたが、今後、先ほどから数字で出ている、販売だけでは今は食べていけないので収益構造が変化してきて、整備が40%、45%近くとおっしゃってましたね。ということはもう販売だけではないという数字も出ている中で、将来性を考えたときに、どういうふうな特賃の有意性を考えているのかをもう一回お伺いしたいと思います。

須藤委員 まずベースとして、今のこの専門部会は自動車小売業の専門部会なので、実態はサービスや保険をやっているのも伺っていますし、こちらの使用者委員からもいろいろ聞いて、そのとおりになっている、そのウエートがどんどん高くなっているようなこともわかるんですが。もしその数字が動くようになると、産業別分類の自動車小売業か

ら外れてしまうので、違う産業別分類を一から考え直さないと、まず制度的に理屈が立たなくなります。あくまでもここは販売の小売業なので、サービス業とかいうと全く産業別分類がまた別になりますので、整備に関してもそれがメインになればまた別になりますので、そうしますと、例えば3つに分かれてしまうとかいうふうにもなりかねませんので、あくまでも議論は販売中心なのかと思います。

確かに、我々も将来が、全て人材の部分が見るとはなかなか思っていないで、当然厳しいとっております。それをどの段階で、どのくらいの割合でどうするかというのもまた別な議論があると思います。そういう中で、春闘の議論なども皆さんが、それも踏まえて今までもしていただいていると思いますので、そういう何時間も、何日もかけた議論を集約したのがあの数字になりますので、我々としては、その数字を受けるのが一番合理的かと思っております。

松田委員

ありがとうございます。今おっしゃっていただいたように、皆さんがどう捉えられているかを申し上げたいのですが、販売が、先ほど私が言った受注残が今、労働組合があるところで聞いていくと約4万5,000台があると。加盟組合がないところを合わせるとざっと倍近くあると想定はできるのですが、先ほどおっしゃっていただいたように、登録して、車検証になって、納車してお客様から費用をいただくというお話をされたと思いますが、まさに販売の中で、今は注文をいただいたら、数百万の申込金を頂いて販売をかけるという形態に変わっていているので、申込金というお客様から費用を頂かずに販売しているということはないので、そう考えると、もう構造自体が変わってきているので、販売したときにはほぼお金の流れが起きていると。例えばメーカー系でいきますと、申込金だけで、受注残だけで数十億円という金額がもうあると指標では出ているので、そう考えると違うのかなとなってきてしまうということだけ、御理解いただければということでも申し上げさせていただきます。

坂田委員

申込金は我々のところに入るのではありません。申込金はディーラーに納めるお金ですから、我々のほうには受注でお金が入ることはあり得ないです。これは構造的な問題ですよ。

松田委員

我々も、逆に言うと、うちの会社ではなくてメーカーさんに払ってしまうというのもあります。それを言ってしまうとそうなのですが、もし販売のところだけを重点にというふうになると、また中身が変わってくるということだけ私も申し上げたいところです。

満木部会長

野口委員。

野口委員

今この場にいらっしゃる方は、要はメーカー系ディーラー様の労働組合の方ですよね。となると当然、資本金のある、体力のある団体であると。先ほど裾野が広いということを行いました、専門店が同じことをできるかということ、できないです。車の販売をいわゆる自動車小売業ということで一つに括っていますけれども、私が思うには、新車と中古車、事業形態、企業規模が違うので、これを一緒にすること自体無理があると考えます。

大手資本は、当然それなりのものを投資できる体力があると。ではこれが果たして専門店のできるか、一部の方はできるかもしれませんが、できない人はどうするのかという部分があります。それを同じテーブルで、この場で決めるということについては今後の検討課題として、ここは分ける方向も必要かと思えます。

小売業という一つのくくりになっていますけれども、ディーラー様も中古部を持っています。今後は今まで以上に力を入れる部分で、TAAさんが幸手にオークション会場等も今後開設して、拠点展開をしていくというのがありますから、ディーラー様も、メーカーの方も、トヨタに限らず複数のメーカーがオークション会場を介して、中古車の流通・販売に関して関与していくと。ただそれは、メーカーという大手資本があつてのオークション会場、ディーラー様、販売店である。これが1つです。

そこを起点とした中で、専門店という方がその下において協力体制を持っています。新車の販売、中古車の販売を行っていますが、そちらの裾野が広いものですから、検討課題としては、可能であれば、自動車小売業の中の新車、中古車というふうに分けて考えていくことも今後は必要と考えております。この場で一緒に考えるということは必要かと思われませんが、その中で新車はどうで、中古車はどうということをも根本的に。今後これは必要だと思えます。以上です。

満木部会長

全体協議で話しておきたいことは他にありませんか。柿沼委員。

柿沼委員

最後に、1点だけ。須藤委員がおっしゃられた自動車の販売で見るとべきだということですが、産業分類で自動車小売は中古、新車の販売収益が主たる収益というくくりになっております。おっしゃられるとおり、サービスが収益の主になれば、分類としては整備業のほうに変わってくるので、この特定最賃が適用されないというふうになるのは我々も認識しております。ただ、自動車小売の現在の主が販売であっても、その企業、事業所の収益でいくと、サービスも含めて収益となっているので、単純に販売だけが労働者の賃金に充てられるものではないので、しっかりとサービスも含めて、先ほどあった保険で

あつたり携帯、営業マンとしては車が主なのに、本来の主のものを売れずに、ほかのもので収益を上げているというジレンマも感じながら働いているのだと思っておりますけれども、そこも労働者の努力の中で収益に入っているのです、しっかりと見ていく必要があると思います。

須藤委員 現状はそのとおりだと思います。

満木部会長 全体協議で、ほかにございませんか。

そうしましたら、個別協議に入りたいと思うのですが、ちょうど時間が 12 時に来たので 1 時再開ということでお昼休憩を取ることにしたいと思うんですけれども、いかがでしょうか。

では、一旦中断して、1 時に再開したいと思います。よろしく願いいたします。

(休 憩)

満木部会長 専門部会を再開いたします。全体協議の最後に何かおっしゃりたいことがあれば、どうでしょうか。労側、大丈夫ですか。

柿沼委員 はい。

満木部会長 使側はどうでしょうか。

須藤委員 大丈夫です。

満木部会長 それでは、個別協議に入りたいと思います。まず労側からお聞きしたいと思いますので、使側の皆様は控室でお待ちいただきたいと思います。

(休 憩)

満木部会長 それでは、部会を再開いたします。

長時間にわたり議論を尽くしましたがけれども、結論には至りませんでしたので、公益委員の見解をお示しいたします。

公益委員見解は、引上げ額 30 円、引上げ率 3.04% の 1.018 円ということでお示しいたします。根拠については、鈴木委員から説明いたします。

鈴木委員 今回、プラス 30 円という引上げ額を公益委員の見解としてお示しいたしました。その根拠としましては、賃上げ率と消費者物価の上昇

率、そして新車と中古車の販売台数の減少を加味して、30円という金額を算出いたしました。

具体的には2022年の春闘の結果、これは自動車総連がまとめたものですが、2.17%という引上げ率に、消費者物価指数過去1年分の平均を取りました1.37%を足し合わせますと、3.54%になります。これを昨年の時給額988円に掛け合わせたところ、34,9752円となります。最近の景気の不透明感とかエネルギー価格、為替の円安の傾向などもありますので、企業側の動向を配慮いたしまして、小数点以下は切捨てとさせていただきます、理論値で34円の引上げ額をこれで示しました。

とはいえ、直近、過去1年間、新車・中古車の販売台数が減少傾向にあります。新車で言いますとマイナス12.9%、中古車で言いますとマイナス5%となっています。この間の値、マイナス8.95%となります。おおよそですが、1割の販売台数の減少が見られますので、先ほど理論値で出しました34円に、この減少している分、0.9を掛けまして30.6円と。その0.6円部分は切捨てとさせていただきます30円ということで今回の引上げ額を公益でまとめました。以上となります。

満木部会長

よろしいでしょうか。

それでは、令和4年度の埼玉県自動車小売業最低賃金は、引上げ額30円、引上げ率3.04%の時間額1,018円とすることで、結論に至ったということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

満木部会長

それでは、採決に入ります。

令和4年度の埼玉県自動車小売業最低賃金は時間額1,018円、発効日は法定どおりとするについて、賛成する委員は挙手をお願いいたします。

(挙手全員)

満木部会長

ありがとうございます。全会一致で議決したものと認めます。

それでは、部会長報告書(案)を配付してください。

(事務局より各委員に専門部会長報告書(案)配付)

満木部会長

それでは、部会長報告書(案)について、事務局から読み上げをお願いいたします。

賃金室長

読み上げさせていただきます。

案、令和4年9月21日、埼玉地方最低賃金審議会会長、土屋直樹殿。埼玉地方最低賃金審議会、埼玉県自動車小売業最低賃金専門部会部会長、満木祐子。

埼玉県自動車小売業最低賃金の改正決定に関する報告書。

当専門部会は、令和4年8月3日、埼玉地方最低賃金審議会において付託された埼玉県自動車小売業最低賃金の改正決定について、慎重に調査審議を重ねた結果、別紙のと通りの結論に達したので報告する。

なお、本件の審議に当たった専門部会の委員の下記のとおりである。

記、公益代表委員、小山彰、鈴木奈穂美、満木祐子。労働者代表委員、安澤昌弘、柿沼聡、松田史弘。使用者代表委員、坂田秋雄、須藤喜弘、野口雅之。

別紙、埼玉県自動車小売業最低賃金。

1、適用する地域、埼玉県の区域。

2、適用する使用者、前号の地域内で自動車小売業（二輪自動車小売業（原動機付自転車を含む）を除く。以下同じ。）、当該産業において管理、補助的経済活動を行う事業所又は純粹持株会社（管理する全子会社を通じての主要な経済活動が自動車小売業に分類されるものに限る。）を営む使用者。

3、適用する労働者、前号の使用者に使用される労働者。ただし、次に掲げる者を除く。

（1）18歳未満又は65歳以上の者。

（2）雇入れ後3月未満の者であって、技能習得中のもの。

（3）清掃又は片付けの業務に主として従事する者。

4、前号の労働者に係る最低賃金額、1時間1,018円。

5、この最低賃金において賃金に算入しないもの、精皆勤手当、通勤手当及び家族手当。

6、効力発生の日、法定どおり。以上です。

満木部会長

ただいま事務局から部会長報告書（案）を読み上げていただきました。原案のとおりでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

満木部会長

原案のとおり部会長報告書が承認されましたので、（案）を消していただき、本審議会に提出することといたします。

部会結審に対して、労働基準部長より御挨拶があります。

労働基準部長

部会長報告の取りまとめに関しまして、御礼を申し上げたいと思います。

本日の自動車小売業最低賃金の専門部会につきましては、10時半から始まりまして、休憩を含めまして6時間以上、2ラウンド分の時間、慎重審議を重ねてもらいました。労使各委員の皆様方には、当初の金額からの歩み寄りに御礼を申し上げたいと思います。また、公益委員の皆様方には、最終的な公益見解をお示しいただきまして、全会一致に持っていただきましたことに、厚く御礼を申し上げたいと思います。ありがとうございます。

今後、事務局としましては、こちらの最低賃金について、12月1日の発効を目指しまして、11月1日の改正決定の官報公示を行う準備を進めていきたいと思っております。今後ともどうぞ引き続きよろしくお願ひします。本日はどうもありがとうございました。

満木部会長

議事の(2)はその他です。

まず、委員の先生方から何かございますか。

ないようでしたら、事務局からは何かありますか。

賃金室長

今後の予定について申し上げます。10月3日午前9時30分から本審の委員に御出席いただき、第7回本審を14階雇用保険説明会場で開催する予定です。この本審において、各部会報告を一括審議していただきます。その結果、答申をいただきますと異議申出の公示を行い、異議申出があった場合は10月19日に異議審を開催し、再審議を経まして、先ほど部長からも説明がありましたように、11月1日に改正決定の官報公示を行い、効力発生日は12月1日木曜日となります。以上です。

満木部会長

では、以上をもちまして、本日の第2回埼玉県自動車小売業最低賃金専門部会を閉会いたします。皆様、長時間にわたりどうもありがとうございました。

— 了 —